

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)

Retiré

AMENDEMENT

N ° 1278

présenté par
M. Chanteguet et Mme Untermaier

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:

La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre Ier ivre II du code des transports est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-9. - 1 - I - Le présent titre s'applique aux entreprises regroupant au moins 50 travailleurs sur un même site au 1^{er} janvier 2017.

« II- Le plan de déplacement d'entreprises vise à créer une stratégie de long terme au sein de l'entreprise qui instaure graduellement des mesures à même de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de changer les comportements. Les mesures auront pour effet de diminuer l'autosolisme, défini comme l'usage individuel de la voiture, de ses employés, d'opérer un report modal vers les modes actifs comme le vélo et la marche à pied, et les modes de transports collectifs comme les transports publics, les transports collectifs routiers et ferroviaires, et d'inciter au covoiturage et à l'autopartage, tout en augmentant l'efficacité des modes de déplacements et des livraisons de marchandises.

« Le plan de déplacement d'entreprises peut donner lieu à des mesures organisationnelles comme le télétravail et de la flexibilité des horaires et d'aménagement comme le développement des places de stationnement vélos.

« III- Le plan de déplacement d'établissement est communiqué aux autorités chargées du plan de déplacement urbain (PDU) auquel le site est rattaché.

« IV- Les entreprises défaillantes font l'objet d'un avertissement de l'autorité organisatrice de transport dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de l'obligation. Les entreprises retardataires ne pourront bénéficier du soutien technique et financier de l'Ademe. Les entreprises qui ne satisfont pas l'exigence d'un plan de déplacement d'entreprises au 1^{er} janvier 2018 ne pourront accéder aux marchés publics.

« V- Les entreprises procèdent à l'évaluation de leurs plans de déplacement au regard des objectifs fixés par la loi avant le 31 décembre 2020.

« 2- I- Les entreprises de plus de 50 travailleurs situées sur un même site regroupant plus de 250 salariés peuvent mettre en place un plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) qui remplace le plan de déplacement d'entreprises obligatoire. Ce plan de déplacement inter-entreprises doit remplir les objectifs précités.

« II - Les entreprises de moins de 50 travailleurs situées sur un même site regroupant plus de 250 salariés peuvent mettre en place un plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) volontaire. Ce plan de déplacement inter-entreprises doit remplir les objectifs précités. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO2 en raison de ses déplacements quotidiens. 70% des actifs français utilisent leur voiture pour se rendre au travail tous les jours, une proportion qui a diminué d'un point et demi seulement entre 1999 et 2010 et a même augmenté de 6 points dans les espaces en dehors des zones urbaines (source INSEE). La part des déplacements en transport en commun ne représente que 15% des actifs, les 15% restants se déplaçant en majorité à pied et les autres en vélo. Plus de 90% des allers-retours domicile-travail directs sont effectués par un individu voyageant seul.

Les solutions sont connues mais sous-utilisées en l'absence d'incitation forte ou d'obligation mais aussi d'information et d'accompagnement des individus pour optimiser leurs déplacements. Les plans de déplacement d'établissement sont un outil efficace pour agir directement à la source des déplacements et apporter le conseil et le cadre nécessaires au changement de comportement.

Les entreprises pouvant d'ores et déjà bénéficier d'aides techniques et financières de la part de l'Ademe et de certaines collectivités locales pour la mise en place d'outils de planification des déplacements à l'échelle d'un établissement. Ces initiatives se multiplient mais restent insuffisantes à l'heure où le poids du secteur des transports sur les émissions de gaz à effet de serre continue d'augmenter faute d'inflexion dans les choix du mode de transport.

Cet amendement vise donc à rendre obligatoires les plans de déplacements d'entreprises, à l'instar de ce qui se fait déjà en Belgique, dans les établissements regroupant plus de 50 salariés afin d'encourager au covoiturage, à la réorganisation du travail (télétravail, horaire flexibles pour éviter les problèmes de congestion), les modes actifs (avec les parkings vélos en entreprises), les transports en commun et l'intermodalité dont les possibilités sont souvent méconnues ou mal évaluées par les usagers qui ne bénéficient pas de système d'information multimodale.

Il incite également au regroupement des PDE en plan de déplacement inter entreprises (PDIE) afin de démultiplier le potentiel d'appariements pour le covoiturage et d'atteindre une masse critique de covoitureurs ou de faire émerger de nouveaux besoins d'offres de transports (transports publics ou pistes cyclables par exemple).

Seule une minorité d'entreprises ont établi des objectifs dans le cadre de leur plan de déplacement entreprise, il convient donc d'introduire des objectifs qualitatifs et quantitatifs dans l'article du code des transports qui instaure le plan de déplacement entreprises (relatif au PDU).